

Reacties en antwoorden Schetsontwerp Omgeving Weerdsluis

De reacties zijn geanonimiseerd. Dat kan betekenen dat de weergave afwijkt van de ingediende versies.

Inleiding

Van 12 november 2024 tot en met 3 januari 2025 kon iedereen reageren op het (concept-) schetsontwerp Omgeving Weerdsluis. We hebben 14 reacties op het concept-Schetsontwerp ontvangen. De meesten zijn omvangrijk en kaarten meerdere onderwerpen aan.

We lezen een paar vragen over de fasering, waaruit blijkt dat de opdeling in twee fasen verwarrend kan zijn. De eerste fase omvat de maatregelen waar we budget voor beschikbaar hebben. In deze eerste fase zit de nieuwe inrichting van de Bemuurde Weerd Oostzijde en van de Nieuwekade, inclusief de verbreding van de trap tot uitzichtpunt. Ook in de eerste fase leggen we enkele nieuwe fietsenrekken aan op de plek van parkeerplaatsen (die dan dus vervallen).

In de tweede fase zit de rest van de voorstellen. Daar is op dit moment geen budget voor. Het gaat dan om een nieuwe inrichting van de Weerdsingel Oostzijde (tussen Hopakker en Bemuurde Weerd), van de Van Asch van Wijckskade (tussen Nijntjepleintje en van Asch van Wijcksbrug) en de Weerdsingel Westzijde en Bemuurde Weerd Westzijde (tussen Monicabrug en Kaatstraat). Ook in de tweede fase zit de wens voor verbreding van de steiger langs de Bemuurde Weerd Oostzijde en het verbeteren van de benedenkade van de Nieuwekade. We weten niet op welke termijn we budget hebben voor deze tweede fase.

In enkele reacties wordt gevraagd naar de status van de plannen voor het Nijntje Pleintje. Omwonenden geven aan daar liever geen bankjes of aanpassing van de inrichting te zien, omdat deze overlast met zich mee kunnen brengen. We laten het Nijntje Pleintje in dit project daarom buiten beschouwing. Er komen geen aanpassingen aan het Nijntje Pleintje, ook niet in de tweede fase van het project.

We lezen vooral zorgen over de beoogde inrichting van de Bemuurde Weerd Oostzijde. Die zorgen zijn driedig: fietsers die hun snelheid onvoldoende aanpassen, voetgangers die hun plek op de weg wellicht niet kunnen vinden en bewoners die bij het openen van de deur geen veilige uitstapruimte vinden en moeilijk een plek vinden voor laden of lossen. Deze reacties hebben geleid tot een nieuw voorstel voor inrichting van de Bemuurde Weerd Oostzijde, waarin we de verblijfsfunctie beter tot uitdrukking laten komen door het laten vervallen van de loop-suggestiestrook en door het verbreden van de gevelzone. In de volgende fase werken we dit meer in detail uit en zoeken we ook naar manieren om de omgeving van de sluishoofden en de entrees naar het gebied in de bestrating te markeren.

Reactie 1

Deze reactie is geanonimiseerd.

Antwoord reactie 1

Deze reactie is geanonimiseerd.

Reactie 2

Naar aanleiding van uw plannen rond het gebied van de Weerdsluis het volgende. Het plan ziet er mooi uit, maar desondanks wil ik bezwaar maken tegen het nivelleren van de verschillende

gebruiksstroken. Fiets- en voetpad op hetzelfde niveau veroorzaken vermenging van fietsers en voetgangers waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Voor mij als oudere bewoner van de Bemuurde Weerd OZ, maar ook voor kinderen en mensen die prikkelgevoelig zijn, is het dan noch als fietser, noch als voetganger veilig. Daarom wil ik graag pleiten voor het handhaven van het niveauverschil tussen voet- en fietspad. Dit past in het beleid van streven naar een inclusieve stad waar de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk is.

Antwoord reactie 2

Dank voor uw reactie. We herkennen uw zorg en gaan in de volgende fase goed kijken naar de menging van verkeersdeelnemers in de ruimte, en de verdeling van fiets en voetgangers. Mede op basis van uw reactie hebben we een aanpassing in het voorstel voor de Bemuurde Weerd doorgevoerd zodat duidelijker is dat het een verblijfsgebied betreft. We brengen niet het niveauverschil terug, maar verbreden wel de strook langs de gevels. Ook maken we duidelijker dat de ruimte over de hele breedte door voetgangers gebruikt mag worden.

Reactie 3

Met dank voor uw bericht en de plannen heb ik nog een paar vragen over de inrichting van het straatontwerp op de Nieuwekade tussen Monicabrug en Oudegracht/Oranjestraat.

Ten eerste zien de plannen er erg mooi en prettig uit, waarvoor dank!

Volgens het schetsontwerp Weerdsluis (blz. 25/26) komt er op de Nieuwekade een nieuwe indeling met (vanaf de woningen gerekend):

- Een delftse stoep met geveltuinen
- Een loopruimte
- 5 strekken
- Een fietsruimte

Mijn vragen zijn:

1. Klopt het dat de geveltuinen aansluiten aan de woningen, en dat er bij elke voordeur een doorgang is naar de loop- en fietsruimte? In dat geval: hoe breed worden die doorgangen bij de voordeuren, en hoe worden de tuinen verder verdeeld?
2. Betekenen de '5 strekken' een indeling van de betegeling, of wordt daar iets anders mee bedoeld?
3. Kan ik met mijn (elektrische) auto nog naar mijn huis (no. 237) rijden, bijvoorbeeld om bagage in en uit te laden of om bezoekers voor de deur te laten in- en uitstappen?
4. Kan ik met deze auto dan nog in deze ruimte mijn auto keren, zodat ik terug kan rijden richting Monicabrug, of is de breedte van de loop- en fietsruimte te smal om te keren?
5. Is er nog voorzien in doorgaand auto/bestelbus verkeer richting de Oudegracht?

In aanvulling op mijn bovenstaande vragen nog een aanvullende vraag. Is het denkbaar dat bij de keuze van de beplanting en de bomen rekening wordt gehouden met allergieklachten van de bewoners en bezoekers, bijvoorbeeld door het vermijden van planten die veel pollen produceren en van berkenbomen (waarvoor mijn vriendin zeer allergisch is)?

Antwoord reactie 3

1. Een geveltuin wordt alleen aangelegd met toestemming van en in overleg met de bewoner/eigenaar van een pand. Bij herinrichtingen stimuleren wij de aanleg van geveltuinen, maar dit doen we alleen als de bewoner dit wil. Doorgangen worden altijd vrijgehouden.
2. Met de 5 strekken wordt bedoeld een strook van 5 rijen klinkers tussen rijbaan en loopruimte.
3. Ja, dat kan. De weg blijft toegankelijk voor de auto.
4. Ja, dat kan.
5. We veranderen niets aan de verkeerscirculatie. Dezelfde routes als nu zijn straks ook mogelijk.

Bij de keuze van de beplanting kijken wij naar biodiversiteit, variatie en beheerbaarheid. Het is lastig om bij de keuze van beplanting rekening te houden met (uiteenlopende) allergieën. Pollen kunnen zich over vele kilometers verspreiden. De keuze voor beplanting op een specifieke locatie heeft weinig invloed op de hinder van pollen op specifiek die locatie.

Reactie 4

1. **Graag wel een geveltuin.** Wij wonen met gemengde bestemming (onderneming/ woonhuis) en er is nog steeds een garage-toegang. We gebruiken deze deuren niet vaak en zeker niet om inpandig te parkeren. Wij zouden graag meedoen aan het uitbreiden van het groen voor de gevels. Een combinatie van geveltuin met kleine doorgang bij de voordeur/ garagepoort of toestemming voor het neerzetten verplaatsbare grote plantenbak voor de garagedeur. Gelieve dit met ons te overleggen
2. **Parkeren en autoluw maken van de straat.** We zien dat er bijna alle parkeerplaatsen verdwijnen. Met deze plannen kan er in de toekomst amper meer geparkeerd worden in de straat. Wij begrijpen niet goed waarom de straat dan niet helemaal autoluw wordt gemaakt. Door het toevoegen van een sluis(paaltje) kan de toegang beperkt worden voor alleen bewoners en leveranciers? Dan heb je ècht bijna geen auto's meer in de straat
3. **Dixi weg en vaste WC maken.** Mij is vanavond verteld dat de Dixi bij de sluitbrug vanaf 2025 niet meer terugkomt. Ik ben blij dat te horen. Ik vond het namelijk al jaren vreemd dat de gemeente wel elke week betaald voor het schoonmaken en huren van zo'n vervuilende plee, terwijl er geen geld is voor het creëren van een vaste WC. Ik heb vanavond vernomen dat er naar andere oplossingen wordt gezocht
4. **Auto's en vele brommers bij de moskee.** Op vrijdagmiddag (en tijdens de ramadan) is het erg druk bij de moskee. Veel moskeegangers komen met de auto of brommer. Is er nagedacht over deze piek periode? Is er gekeken wat de benodigde 'parkeer'capaciteit is op dit soort momenten? En wordt hierom ook de capaciteit hierop aangepast? Veel van de genoemde brommers en auto's (met knipperlichten) gaan hier op vrijdag alsnog parkeren. Het is belangrijk dat hierop gehandhaafd wordt. Eerder genoemde auto-sluis kan wellicht hiervoor een oplossing bieden. Momenteel is er een gehandicapten-parkeerplaats; hoe is hier rekening mee gehouden in het nieuwe straatplan? Wij willen niet dat de fietsen straks allemaal voor onze deur worden geparkeerd omdat er niet genoeg fietsrekken of parkeerplaatsen meer zijn. Dat is een van de redenen dat we graag groen voor de deur willen (zie punt 1).

Antwoord reactie 4

1. Voorafgaand aan de herinrichting sturen we alle bewoners een brief waarin we toestemming vragen om een geveltuin te mogen aanleggen. We vragen bewoners dan ook om die geveltuin in beheer te nemen. Dat is het moment om de exacte omvang van de geveltuin te bepalen. We kunnen op dat moment nadere afspraken maken.
2. We verwachten dat door het fors verlagen van het parkeren de hoeveelheid autoverkeer nog verder afneemt. Er rijden nu al weinig auto's, dat wordt straks nog minder. We houden de straat wel open voor autoverkeer. Zo blijven bijvoorbeeld afvalinzameling en laden en lossen mogelijk. We denken dat de inrichting al zorgt voor zo weinig autoverkeer dat het niet nodig is om de straat af te sluiten met paaltjes.
3. De mobiele toiletcabine komt in 2025 inderdaad niet meer terug. We hebben afspraken met de Stadskraan en met EKKO voor een proef voor openstelling van hun toiletten voor publiek.
4. Ook bezoekers van de moskee hebben straks minder gelegenheid om voor de deur te parkeren. In de uitwerking bekijken we de mogelijkheid van laad- en losplekken voor in- en uitstappen. De algemene gehandicaptenparkeerplaats komt verderop in de straat terug.

Reactie 5

Ik ben afgelopen maandag naar Ekko geweest om wat meer te weten te komen over de nieuwste ontwikkelingen.

Zolang die ontsierende pop-ups er niet of nauwelijks komen zou 't er mooi uit kunnen zien maar ik voorzie ook grote parkeerproblemen. Jammer genoeg was degene die veel over 't parkeerbeleid weet niet aanwezig die avond. Dus werd mij verzocht mijn vraag hier in te brengen.

Op het ogenblik zijn er 79 parkeerplaatsen beschikbaar waarna er, als fase 1 over een jaar start, nog maar 42 over zullen zijn. Als de financiële middelen er zijn begrijp ik dat jullie het jaar erop fase 2 willen uitrollen waardoor er weer 22 plekken gaan verdwijnen. En het jaar dáárop gaat waarschijnlijk van alles gebeuren op de Hopakker waar voor het aanleggen van de fietsroute waarschijnlijk ook parkeerplaatsen gaan sneuvelen. Dat is nu nog niet zichtbaar in de tekeningen maar belast wel weer hetzelfde parkeerrayon.

Mijn eerste vraag is: Wanneer zijn jullie met het oog op al deze plannen begonnen met het stopzetten van nieuw af te geven parkeervergunningen en hoever zijn jullie al in dit rayon met het terugdringen van parkeervergunningen? Ik heb begrepen dat er 900 parkeerplaatsen per jaar minder beschikbaar komen in Utrecht. Nu onze buurt zo zwaar getroffen wordt ben ik benieuwd hoe jullie aan de slag zijn met de parkeervergunningen van de huidige en de nieuwe bewoners en wat wordt de mogelijkheid tot parkeren voor bezoekers. Kortom: wat hierin jullie visie, het beleid en de stand van zaken?

Mijn tweede vraag is: er schijnen particuliere parkeerterreinen te zijn waar stadsplanologen naar gekeken hebben om na het verwijderen van al die parkeerplekken toch nog een aantal vergunningshouders te helpen aan een noodoplossing. Maar helaas, daar konden jullie als gemeente geen gebruik van maken werd mij gezegd. Zouden jullie me contactgegevens van hen kunnen geven of me kunnen laten weten hoe ik daaraan kan komen? Dat zou meer dan welkom zijn!!

Antwoord reactie 5

Er zijn geen plannen om de Hopakker aan te passen. Wel werken wij aan de Fietsroute om de Noord, waarvoor vanaf 2026 in rayon Vogelenbuurt ook parkeerplaatsen opgeheven gaan worden.

in antwoord op uw eerste vraag: we zijn sinds een aantal jaren bezig om het vergunningenplafond te verlagen. In de hele stad willen we per jaar tussen 0,5% en 1% van de parkeerplaatsen opheffen, dat gaat om ca 1000 parkeerplaatsen per jaar. We verlagen het vergunningenplafond zodat huidige vergunninghouders een gelijke kans behouden op het vinden van een parkeerplaats in het rayon. Nieuwe aanvragen voor een vergunning moeten langer wachten. We verlagen het aantal uit te geven vergunningen totdat er evenwicht is tussen vraag (aantal vergunningen) en aanbod (aantal parkeerplaatsen).

In antwoord op uw tweede vraag hebben wij u inmiddels de openbare contactinformatie over particuliere parkeerterreinen toegestuurd.

Reactie 6

1. Ik juich de versmalling van de rijweg en de aanleg van een groenstrook toe.
2. Ik pleit ervoor het trottoir niet te smal te maken.
 - Bewoners in de bocht, zoals ikzelf, moeten al lopend veilig uit hun portiek / (met de fiets) uit het poortje naar de schuurtjes kunnen komen.
 - Er moet ruimte blijven om een auto kort te parkeren voor in- en uitladen.

Antwoord reactie 6

Mede op basis van uw reactie hebbe we een aanpassing gedaan in het voorstel voor de Bemuurde Weerd Oostzijde. We maken de strook langs de gevel iets breder, zodat u iets meer ruimte heeft als u uit uw portiek komt. Dat geldt ook voor de Nieuwekade. Kortdurend laden en lossen in een 30-km-zone is altijd mogelijk, op de meeste delen is er voldoende breedte dat een andere auto kan passeren, of als het niet breed genoeg is even kan wachten.

Reactie 7

Bij deze wil ik enige opmerkingen maken bij het gepresenteerde schetsontwerp.

- in de klankbordgroep was er overeenstemming over het maken van een smalle groenstrook onder de kademuur langs de Nieuwekade. In het schetsontwerp is dit onderdeel niet opgenomen
- ik wil voorstellen dat in de bocht van de Nieuwekade paaltjes worden geplaatst ter bescherming van de voetgangers en daarnaast om te voorkomen dat er in de bocht auto's voor laden en lossen worden geparkeerd. Dit is gewenst omdat het rijprofiel wordt versmald en omdat de stoepen niet langer voorzien worden van trottoirbanden.

Tijdens de inloopbijeenkomst werd voorgesteld om eenrichtingsverkeer voor auto's in te voeren op de Nieuwekade. Dit heeft zeker voordelen, maar ook enkele nadelen. Zo zal de situatie erg onduidelijk zijn voor bestuurders die niet bekend zijn met de situatie. Immers het wordt geen doodlopende weg en auto's die de Waterstraat voorbij rijden kunnen alleen via de overzijde van de Oudegracht terugrijden en moeten bij de Zandbrug dan beseffen dat ze weer de Oudegracht Westzijde moeten kiezen om via de Waterstraat uit het gebied te komen. Daarnaast wordt er door vrachtwagens regelmatig doorgereden tot de Zandbrug om te laden en te lossen en dan weer omkeren. Dit zal dan niet meer kunnen. Dit maakt de bezorging van zware goederen lastig. En bijvoorbeeld ook de vuilniswagen die de vuilcontainers komt legen zou dit in principe niet meer kunnen.

Antwoord reactie 7

Als we de benedenkade van de Nieuwekade opnieuw inrichten, voegen we een smalle groenstrook toe. Dit is onderdeel van fase 2 van dit project.

We gaan geen éénrichtingsverkeer invoeren op de Nieuwekade. De verkeerscirculatie blijft dus zoals deze is. Wel bekijken we of er passeermogelijkheden voor auto's moeten komen. In de uitwerkingsfase gaan we ook beoordelen of er noodzaak is voor paaltjes in de bocht, bv om de uitzichtstrap te markeren en vrijwaren van verkeer.

Reactie 8 (Poppodium EKKO)

Via deze weg willen wij graag nog onze zienswijze indienen op het schetsontwerp.

We zijn over het algemeen blij met de herinrichting en opknapbeurt van het sluisgebied, want dat kan het inmiddels goed gebruiken. Ook zijn we blij met de extra fietsparkeerplekken die naar ons inzicht veel problemen kunnen tegengaan. Hetzelfde geldt voor het toevoegen van grotere prullenbakken en gelieerde legingen.

De mate van opheffen van parkeerplekken baart ons wel zorgen. Ons podium is door het afsluiten van de Kaatstraat en de milieuzone al een stuk moeilijker te bereiken, zeker voor bezoekers en artiesten van buiten Utrecht en/of Nederland. Het weghalen van meer parkeerplaatsen maakt het voor artiesten nog lastiger om soepel bij EKKO te komen en hun voertuig(en) te parkeren. Iets wat op een avond zelf voor irritatie leidt, maar er ook voor kan zorgen dat ze in de toekomst liever gaan voor een podium in een andere stad, wat wel goed bereikbaar is, en goede parkeerfaciliteiten heeft. Het toewijzen van 2 parkeerplaatsen die (een gedeelte van de dag) alleen voor EKKO beschikbaar zijn, zou dit probleem deels oplossen.

Tot zo ver onze beknopte zienswijze, hartelijk dank voor alle energie en volharding in het traject!

Antwoord reactie 8

Dank voor uw reactie en uw steun voor het ontwerp en de uitbreiding van fietsparkeren en prullenbakken.

Kortdurend laden en lossen in een 30-km-zone is altijd mogelijk, op de meeste delen is er voldoende breedte dat een andere auto kan passeren, of als het niet breed genoeg is even kan wachten.

In de volgende fase verkennen we de mogelijkheid om parkeerruimte op bepaalde momenten (venstertijden) te reserveren voor laden/lossen.

Reactie 9

Wij hebben op maandag 2 december j.l. de inloopbijeenkomst bezocht. In het schetsontwerp stonden op het Nijntje pleintje bankjes ingetekend op de schets. Als bewoners aan het Nijntje pleintje leert ons het verleden dat bankjes zorgt voor veel overlast (drugs gerelateerd). Op onze vraag of dat echt het plan was werd geantwoord dat het Nijntje pleintje niet aan wijzigingen onderhevig zou zijn. Graag zien wij dan ook tekeningen aangepast aan de huidige situatie. Dit betekent 10 plantenperkjes en geen bankjes. Graag bevestiging van bovenstaande.

Antwoord reactie 9

Wij verwijzen voor ons antwoord naar de inleiding. We laten het Nijntje-pleintje buiten het ontwerp.

Reactie 10

In het schetsontwerp voor de omgeving Weerdsluis staat getekend dat het Nijntje Pleintje wordt aangepast: volgens de kaart komen er twee bankjes te staan en worden de huidige perkjes verwijderd, waarvoor drie bomen in de plaats komen. Tijdens de inloopavond op 3 december 2024 werd door meerdere medewerkers van de gemeente echter bevestigd dat er voor het Nijntje Pleintje geen aanpassingen gepland staan, en dat de tekening op de kaart onjuist is. Graag zouden wij dit dan ook aangepast zien in het ontwerpplan.

Tevens zien wij het niet zitten als het plein op dezelfde hoogte gebracht wordt als het fietspad, iets wat in het schetsontwerp niet duidelijk staat aangegeven (er staat dat de Van Asch van Wijckskade op gelijke hoogte wordt gebracht).

Om de volgende redenen zien wij, als bewoners van een huis dat direct aan het betreffende plein ligt, de genoemde plannen ook niet zitten:

Het verleden heeft geleerd dat bankjes op het plein tot overlast in de avond en nacht leiden, zoals ook nu reeds regelmatig het geval is met andere zitgelegenheden in de buurt. Een toename van overlast is wat ons betreft ongewenst en heeft een directe negatieve invloed op ons woongenot.

Het verwijderen van de perkjes leidt tot minder groen op het plein. Tevens vrezen we dat het verwijderen van de perkjes er toe zal leiden dat het plein gebruikt zal worden als fietspad, terwijl dat nu juist duidelijk is afgeschermd. Er spelen regelmatig kinderen op het plein rond het beeld van Nijntje, wat in combinatie met fietsers tot een gevaarlijke situatie zou kunnen leiden.

Het op gelijke hoogte brengen van het plein en het fietspad zal er ook toe leiden dat het plein als fietspad gebruikt gaat worden en daarmee minder toegankelijk wordt voor voetgangers en met name ook voor kinderen.

Antwoord reactie 10

Wij verwijzen voor ons antwoord naar de inleiding. We laten het Nijntje-pleintje buiten het ontwerp. En we laten de trottoirband liggen, zodat fietsers de bocht niet afsnijden.

Reactie 11

Hierbij reageer ik als buurtbewoner en belanghebbende op het Schetsontwerp omgeving Weerdsluis. Als individuele buurtbewoner sinds meer dan 16 jaar heb ik weliswaar niet de tijd en middelen tot mijn beschikking om empirische metingen te kunnen overleggen, maar heb ik wel een goede indruk van de implicaties van de huidige situatie en de in het Schetsontwerp voorgestelde situatie.

Uiteraard ben ik als buurtbewoner content dat de inrichting van de Weerdsluis en omgeving periodiek wordt beoordeeld op mogelijkheden voor verbetering van de situatie en dat er ruimte bij de Gemeente Utrecht is voor aanpassingen op basis van voortschrijdend inzicht, zoals het geval is bij de annulering van de in eerdere plannen voorziene nieuwe fietsers- en voetgangersbrug nabij de Weerdsluis.

Opvallend echter vind ik dat uit de documenten die voorliggen nauwelijks feitelijke onderbouwing is voor de voorgestelde wijzigingen. Doorgaans worden soortgelijke wijzigingen voorgesteld om al dan niet vermeende problematiek op te lossen. Uit de documenten die voorliggen kan ik echter niet opmaken welke problematiek met de voorgestelde wijzigingen wordt verholpen. De aanleiding voor de voorgestelde nieuwe situatie lijkt m.i. meer op het invullen van een door de gemeente gewenste ideaalsituatie, waarbij het mij zeer twijfelachtig lijkt of deze met de voorgestelde aanpassingen bereikt zal worden. In sommige gevallen verwacht ik, gebaseerd op mijn jarenlange woonervaringen in de buurt, zelfs toename van overlast. Ik zal hieronder de punten nader beschrijven.

Ten aanzien van bovenstaande geldt ook dat benoemd wordt dat zich in het gebied geen hoofdroutes voor voetgangers en/of fietsers bevinden. Deze stelling lijkt vooral gebaseerd op de definitie die de gemeente zelf hanteert in haar fietsbeleid; uit ervaring weet ik dat de fietspaden rond het Nijntje Pleintje en verder intensief gebruikt worden, met name:

- in de richting Oudegracht naar Bemuurde Weerd Oostzijde via de Weerdbrug en vice versa;
- vanaf zowel Zandbrug als vanaf Oudegracht via Nijntje Pleintje naar Van Asch van Wijckkade en vice versa;
- vanaf Weerdbrug naar Van Asch van Wijckkade en vice versa.

Traject tussen Van Asch van Wijckbrug en Weerdbrug (beide zijden)

Hierbij valt op dat dit deel van het schetsontwerp slechts terloops in de tekst wordt vermeld en ook nauwelijks is uitgewerkt. Zo bevat het schetsontwerp een groot aantal afbeeldingen van de huidige situatie naast de corresponderende toekomstige situatie, maar ontbreken impressies hiervan voor de beide zijden van dit traject.

Dit valt des te meer op, omdat in dit traject ook het Nijntje Pleintje valt en uit de omschrijving en tekeningen nauwelijks op valt te maken welke inrichtingseffecten hier plaats zullen hebben. Uit de nu voorhanden zijnde informatie leid ik af dat voor beide zijden de wandel- en fietspaden op gelijke hoogte komen te liggen. Als mijn aanname klopt, zal dat ernstige consequenties hebben voor de verkeersveiligheid rond het Nijntje Pleintje.

Ten eerste is er sprake van een intensief gebruik door fietsers en bromfietsers van het knooppunt gevormd door Zandbrug, Oudegracht, Nijntje Pleintje, Van Asch van Wijckkade en Weerdbrug. Daarbij is sprake van een groot aantal bewegingen van zowel fietsers als bromfietsers vanaf Oudegracht en Zandbrug via Nijntje Pleintje direct rechtsaf de Van Asch van Wijckkade op; in iets minder grote mate betreft het hier linksafslaand verkeer vanaf de Weerdbrug via de Van Asch van Wijckkade. In de huidige situatie levert dit ook risico's op, die echter beperkt worden door het feit dat de aanwezigheid van verhoogde trottoirbanden fietsers en bromfietsers beletten om hoeken af te snijden en daardoor ook (wachtende) voetgangers op dit knooppunt de zekerheid geven om niet aangereden te kunnen worden zolang zij zich op het verhoogde trottoir bevinden.

Het gelijkvloers maken van zowel voetgangers- als fietsersgebied zal tot gevolg hebben dat het onderscheid tussen beide slechts nog voor de goed waarnemende verkeersdeelnemer te zien zal zijn en op basis van de huidige gemiddelde verkeersgedragingen te verwachten valt dat fietsers en bromfietsers en masse de afslag rechtsaf naar de Van Asch van Wijckkade zullen gaan afsnijden, met alle risico's van dien voor de voetgangers. Dit speelt des te meer een rol op deze locatie, omdat de aanwezigheid van het standbeeld van Nijntje een grote aantrekkingskracht heeft op bezoekers met (kleine) kinderen en (buitenlandse) toeristen; dit zijn beide groepen waarbij een veilige verkeerssituatie extra prioriteit heeft door hun onbekendheid met de gevaren.

Wat tevens opvalt is dat ondanks de vele details op de kaart, het aantal bomen dat ingetekend staat op het Nijntje Pleintje, ineens sterk is gereduceerd ten opzichte van het huidige daadwerkelijke aantal. Betekent dit dat er plannen zijn voor een ingrijpende herinrichting van het Nijntje Pleintje? Deze staan namelijk niet vermeld in het huidige schetsontwerp.

In de tekst wordt tevens gesproken over verbetering van het huidige looppad op dit traject; onduidelijk is welke zijde van het traject betreft, aangezien het looppad aan de zijde van de Bemuurde Weerd Oostzijde slechts bestaat uit een (veelvuldig) onderbroken pad van 1 tegel (30 cm) breed, terwijl aan

de zijde van de Van Asch van Wijckkade er geen feitelijk formeel wandelpad bestaat, maar een door veelvuldig gebruik ontstaan 'olifantenpaadje'.

Traject Bemuurde Weerd Oostzijde

In eerste instantie lijkt de gelijkvloersheid van trottoirs en wegdek een voor het oog mooier beeld te geven. Qua verkeersveiligheid lijkt deze situatie mij echter een verslechtering te geven. In de huidige situatie is door het verhoogde trottoir aan een ieder duidelijk welk domein primair bedoeld is voor de voetganger en welk domein voor de (brom)fietser en auto. Dit onderscheid valt voor het oog grotendeels weg in de geschetste nieuwe situatie.

Ook huisbewoners komen in de nieuwe situatie direct na het verlaten van hun woning terecht op de gelijkvloerse bestrating en worden dus direct deelnemer aan het gemengde verkeer in plaats van, zoals nu, eerst veilig op het verhoogde trottoir.

Het verwijderen van een substantieel aantal parkeerplaatsen past ongetwijfeld in het beleid dat de gemeente voor ogen heeft, iets dat op zich mijn steun heeft. Visueel lijkt dit aantrekkelijker, maar vanuit verkeerskundig oogpunt is het visueel remmende effect dat van geparkeerde auto's uitgaat m.i. een belangrijke factor in het matigen van de snelheid door met name automobilisten. Omdat door én het gelijkvloerse wegdek én het verdwijnen van het beeld van een groot aantal langsgeparkeerde auto's het wegbeeld veel ruimer zal zijn, zal de automobilist bewust of onbewust vermoeden hier harder te kunnen rijden dan nu het geval zou zijn. Dit levert voor het langzamere verkeer de nodige extra risico's op, met het nadeel voor voetgangers dat deze zich niet meer beschermd weten door de verhoogde ligging van trottoirs. Aangezien dit traject ook veelvuldig gebruik wordt door maaltijdkoeriers, die zich niet zelden kenmerken door een (te) hoge snelheid en andere verkeersovertredingen, zal het risico op ongevallen nog verder toenemen. In de schetssituatie wordt m.i. uitgegaan van een situatie waarbij een ieder zich keurig aan de regels houdt; als verkeersdeelnemer en buurtbewoner van deze omgeving kan ik u meedelen dat de praktijk anders is.

Verlenging steiger richting Weerdbrug

Hoewel ik me het voornemen kan voorstellen, vermoed ik dat ten aanzien van deze voorgestelde wijziging voorbij gegaan is aan een aantal praktische zaken.

Volgens de situatieschets wordt de steiger verlengd tot nabij de Weerdbrug. Dit is een belangrijk knooppunt voor de binnenvaart:

- Rondvaartboten komende vanaf de singel (Van Asch van Wijckkade) varen hier onder de Weerdbrug door en moeten dan sterk laveren om de bijna haakse bocht naar de Zandbrug te kunnen maken; de krachten die hierbij vrij komen hebben in het verleden al eens geleid tot de instorting van een deel van de kademuur.
- Pleziervaartuigen komende vanaf de singel (Van Asch van Wijckkade) varen hier onder de Weerdbrug door en kiezen dan de route naar de Weerdsluis (en verder over de Vecht), richting Monicabrug (en verder over de stadssingel) of via de Zandbrug (en dan verder over de Oudegracht).

De huidige steiger wordt in de zomer, tevens hoogseizoen voor de rondvaarten en pleziervaart, al veelvuldig gebruikt als zwemplek. De verwachting zal zijn dat bij een verlenging van de steiger deze ook als zwemplek of voor andere waterrecreatie (vissen, aanleg boten) gebruikt zal worden, hetgeen naar verwachting risico's op zal leveren met het bestaande gebruik door rondvaarten en pleziervaart. Ook hier geldt weer dat dit niet onoverkomelijk zou zijn als een ieder zich aan de regels zou houden, maar het hanteren van dit als uitgangspunt zou getuigen van verregaande naïviteit.

Op het beeldmateriaal zie ik tevens dat het huidige hekwerk langs de kade grotendeels verdwenen is in de nieuwe situatie. Gezien de hoogte van de kade en het feit dat de looproute ook veelvuldig gebruikt wordt door voetgangers na afloop van uitgaansavonden, lijkt met dit een groot en onnodig extra risico; dit geldt zelfs als de steiger verlengd wordt, omdat het dan gaat om een val op een hard oppervlak vanaf 4 tot 6 meter hoogte. Dit laat overigens onverlet dat het verwijderen van dit hekwerk een substantiële impact zal hebben op het aanblik van de straat vanaf het water.

Tevens mis ik ten aanzien van dit onderdeel de geluidseffecten die een dergelijke verlenging met zich mee zal brengen, met name in de zomermaanden. In de huidige omstandigheden is door de

wateroppervlakte en weerkaatsing via kade- en andere muren voor bewoners al vaak sprake van geluidsoverlast. Bij verlenging tot nabij de Weerdbrug zal dit zeker gaan spelen, omdat de onderzijde van de Weerdbrug en de wederzijdse kademuren van de stadssingel als 'klankkast' zullen gaan fungeren.

Verblijfsfunctie (Nieuwekade)

De aanpassing van de trap aan de Nieuwekade lijkt mij vragen om moeilijkheden. Deze trap bevindt zich relatief ver van de horeca. In de zomermaanden is de huidige trap vooral in gebruik bij groepen hangjongeren en verslaafden. In het verleden heb ik al eens aan de politie moeten melden dat individuen daar onrechtmatig de daar aangemeerde rondvaartboten betraden. Uitbreiding van de trap zoals voorzien zal naar mijn verwachting niet leiden tot gebruik door reguliere toeristen, omdat in de onmiddellijke omgeving geen horeca of andere voorzieningen bestaan.

Juist voor deze locatie geldt ook een risico op geluidsoverlast door de relatief grote wateroppervlakte die aan deze locatie grenst.

Verblijfsfunctie (Bemuurde Weerd Oostzijde)

Hiervoor geldt dat in de huidige situatie weinig gereguleerd toezicht en handhaving plaatsvindt. Weliswaar zijn de sluiswachters van dienst vaak bereidwillig te bemiddelen en/of te handelen bij excessen, maar dit is uiteraard niet hun functie. Dat de verblijfsfunctie van de steiger (en in het verlengde daarvan van de sluisstrappen) in het verleden al tot problemen heeft geleid, mag bekend worden verondersteld: niet voor niets geldt formeel een alcoholverbod op de steiger, een verbod overigens waar niet tot nauwelijks op wordt gecontroleerd en/of gehandhaafd.

Een wijze om hier enige regulering in aan te brengen zou het toestaan van een uitbreiding van het terras van het Muzieklokaal zijn; het verbaasde me dan ook te horen dat een formaliteit in de gemeentelijke verordeningen kennelijk prioriteit geniet boven het handhaven van een goed leefklimaat voor bewoners en bezoekers.

Verblijfsfunctie (Bemuurde Weerd Westzijde)

Opvallend vind ik dat de ten aanzien van de Bemuurde Weerd Westzijde (tussen de Stenenbrug en de Monicabrug) er weinig wijzigingen voorgesteld zijn, terwijl juist aan die zijde aanpassingen minder ingrijpen zouden zijn door:

- Het relatief kleinere aantal huizen
- De mogelijkheid voor bewoners om auto's op zeer korte afstand elders te parkeren (achterzijde aan de Raamstraat, inpandig aan de Kaatstraat)
- Geen doorgaande verkeersstromen en voor doorgaand verkeer alternatieven zonder omrijden aanwezig
- Opheffen van een oversteekplaats bij de Adelaarstraat
- Levering aan Ekko kan via de achterzijde (Raamstraat) of via gelijkvloers (met vrijstelling voor laden/lossen)
- Sterke behoefte aan fietsstalruimte voor en rond Ekko
- Behoeft aan verblijfsruimte voor en rond Ekko rond evenementen

Voor het creëren van een situatie zoals beschreven in het Schetsontwerp omgeving Weerdsuis leent juist dit gebied zich volgens mij veel meer dan de andere locaties, maar wordt juist dit gebied nauwelijks meegenomen.

Inclusiviteit

Zowel in de huidige situatie als in de voorgestelde nieuwe situatie zie ik helaas weinig aandacht voor inclusiviteit van degenen die te maken hebben met beperkingen ten aanzien van mobiliteit en/of gezichtsvermogen.

Het pad langs de kade komend vanaf de Weerdsingel W.Z0 is niet tot nauwelijks te gebruiken; er zijn slechts een tweetal trapvrije opgangen naar het straatniveau, waarvan bovendien een vanwege de werkzaamheden aan de Amsterdamsestraatweg al maanden niet bruikbaar is.

Voor mensen met visuele beperkingen zal met name het voorgestelde gelijktrekken van de ruimte voor voetgangers en die voor het overige verkeer leiden tot een onduidelijker situatie: er is voor hen

geen duidelijk tastbare afbakening van het voetgangersgebied zoals met de huidige verhoogde trottoirs en trottoirbande wel het geval is.

Samenvattend

Ik ben van mening dat het Schetsontwerp omgeving Weerdsluis sterk gebaseerd is op een ideale, wenselijke situatie die niet beantwoordt aan de realiteit van alledag. Immers, een gemiddelde fietser is tegenwoordig niet meer iemand die op eigen kracht met ca. 15 kilometer per uur komt aanfietsen, maar veel vaker een fietser die op e-bike of fatbike met een aanhoudende vaart van 25 kilometer per uur (of sneller) nadert. De verwijdering van domeinafgrenzingsen tussen voetgangers en overig verkeer, in combinatie met een op het oog 'ruimer' straatbeeld levert mede daardoor een lagere visuele snelheidsbeperkende factor en een hoger risico op ongevallen op.

Ook de aanpassingen aan de verblijfsfuncties van het gebied rond de Weerdsluis lijken sterk gebaseerd te zijn op een wenselijke, vanuit de gemeente bedachte situatie in plaats van op de realiteit gebaseerde ervaringen van buurtbewoners. De voorgestelde wijzigingen bieden ten aanzien van de huidige gesignaleerde problematiek geen concrete verbeteringen, en in sommige gevallen waarschijnlijk zelfs toename van bestaande problematiek op.

Het tracé tussen Van Asch van Wijckbrug en Weerdbrug blijkt wel deel uit te maken van het Schetsontwerp, maar dat de wijzigingen in dit gedeelte zowel in beeld als in tekst nauwelijks beschreven worden en dus ook onduidelijk blijven; op basis van de nu beschikbare gegevens valt ook op dit tracé een hoger risico op verkeersongevallen te verwachten.

Ik hoop dat mijn suggesties samen met mijn opmerkingen verwerkt zullen worden in de finale versie van het Schetsontwerp omgeving Weerdsluis.

Antwoord reactie 11

De reden van de aanpak van de openbare ruimte is gelegen in de groei van de stad en de groei van het aantal bezoekers en gebruikers. Deze groei zal de komende jaren doorgaan. We zien dat de omgeving rond de sluis op bepaalde momenten druk is. Dit zal steeds vaker voorkomen en willen we graag in goede banen leiden. We willen dat dit mooie stukje stad er netjes bij ligt en goed gevonden en gebruikt wordt, en voelt als deel van de binnenstad. Zodat de sluisomgeving bijdraagt aan het spreiden van bezoekers en gebruikers van de stad.

We willen fietsers zoveel mogelijk om het gebied heen leiden. Daarom maken we de hoofdfietsroutes om het gebied, zoals de Kaatstraat en Adelaarstraat (Fietsroute om de Noord) en Weerdsingel Oostzijde, comfortabel en herkenbaar. We zijn daarbij realistisch genoeg om te zien dat fietsers op rustige momenten prima over de Bemuurde Weerd Oostzijde kunnen fietsen. Op drukke momenten willen we dat fietsers eerder/snelser geneigd zijn om buitenom te fietsen.

Het trajectdeel tussen de Weerdbrug en de Van Asch van Wijcksbrug is onderdeel van het projectgebied, en kent twee zijden: de Weerdsingel Oostzijde en de Van Asch van Wijckskade. Aangezien dit trajectdeel geen onderdeel uitmaakt van fase 1, maar van fase 2 (waar voorlopig nog geen budget voor is) is dit niet verder uitgewerkt. Voorlopig laten we de bestaande situatie intact, dus ook het Nijntje Pleintje. We hebben ook voor fase 2 geen plannen voor wijziging van het Nijntje Pleintje; op basis van de reacties laten we het Nijntjepleintje uit het ontwerp. We willen de fietsers óm het pleintje heen laten fietsen, dus zullen de stoeprand/trottoirband intact laten. Ons ambitie voor lange termijn voor dit trajectdeel is om aan beide zijden het wandelpad beter bruikbaar te maken. Aan de Weerdsingel Oostzijde willen we de rij parkeerplaatsen langs het water laten vervallen, zodat er meer ruimte komt voor de bomen en een wandelpad langs het water. Aan de Van Asch van Wijckskade moeten we andere manieren zoeken om het wandelpad te verbeteren. Dat is een vraagstuk voor de volgende fase.

Op het trajectdeel Bemuurde Weerd Oostzijde is de voetganger straks de hoofdgebruiker. De straat functioneert straks, net als delen van de binnenstad, op bepaalde momenten als voetgangersgebied. De ruimte op de straat wordt gedeeld door alle gebruikers, waarbij de voetgangers voorop staan. De

inrichting moet dit duidelijk maken. Het remmend effect van geparkeerde auto's telt voor ons minder zwaar dan de wens om zicht te hebben op het water en de omgeving waar je bent. We zijn het met u eens dat de indeling van de rijbaan een belangrijke factor is in het gebruik, de snelheid en de verhouding tussen de weggebruikers. We hebben op basis van de reacties het ontwerp aangepast om beter te laten zien dat voetgangers alle ruimte hebben. We maken de gevelstrook iets breder dan in het concept, zodat er voldoende 'uitstapruimte' uit de woningen is.

Bij het voorstel voor verlengen van de steiger langs de Bemuurde Weerd Oostzijde tot de Weerdbrug is het bieden van wandel- en loopruimte de belangrijkste reden. We hebben uiteraard goed gekeken wat dit doet met de doorvaartbreedte, waarbij we ook de concessie voor ligplaatsen langs deze kade hebben betrokken. Daarom verwachten we dat we niet genoeg ruimte zullen hebben voor een steiger in dezelfde breedte als verder richting sluis. We zien in het ideale geval wel een steiger in dezelfde breedte, en zullen in de detaillering kijken in hoeverre dat zich verdraagt met de doorvaartbreedte en de manoeuvreerruimte in deze lastige en soms onoverzichtelijke bocht. Aangezien we in fase 1 geen geld hebben voor deze steiger, werken we dit nu niet in detail uit.

Het hek langs de Bemuurde Weerd Oostzijde hebben we in het schetsontwerp laten vervallen vanwege het zicht op het water. Aangezien hier een brede groenstrook komt en geen loopruimte, is het hek niet meer nodig. Het behouden van het hek nodigt fietsers uit hun fiets aan het hek te zetten en daarbij door het groen lopen; dat willen we liever niet. In de volgende fase toetsen we (vergunning-)technisch of het hek inderdaad kan komen te vervallen.

U maakt zich zorgen over overlast en geluid vanaf de te verbreden trap in de hoek van de Nieuwekade. Wij denken juist dat verbreding van de trap leidt tot een voor iedereen uitnodigende verblijfsplek met meer zicht en openheid, waardoor deze minder aantrekkelijk wordt voor overlastgevers. We verwachten dat dit een aantrekkelijke verblijfsplek wordt omdat vanaf hier mooi uitzicht is over het waterplein en de monumentale sluis.

U vraagt waarom er weinig aanpassingen aan de Bemuurde Weerd Westzijde worden voorgesteld. Wij delen het project op in 2 fasen. In fase 1 veranderen we weinig aan de Bemuurde Weerd Westzijde. In onze afweging gegeven het beperkte budget hebben we gekozen voor twee andere delen. Voor de Bemuurde Weerd Oostzijde vanwege de trappen, de positie in het wandel- en fietsnetwerk en het huidige drukke gebruik (avondzon). En voor de Nieuwekade als onderdeel van de singelstructuur en de wens om het rondje singel te vergroenen. De Bemuurde Weerd Westzijde komt in fase 2 verder aan bod.

U maakt zich zorgen over inclusiviteit en gebruik door visueel gehandicapten. Met het ontwerp beogen we om ook altijd een 'trapvrije' en veilige wandelroute aan te bieden. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp zullen we dit aandachtspunt zeker betrekken.

Reactie 12

Naar aanleiding van het schetsontwerp dat in december gedeeld is voor het opnieuw inrichten van de omgeving Weerdsuis, wil ik graag een aantal zorgen en vragen delen.

Alternatief parkeerplaatsen Bemuurde Weerd Oostzijde: uit de opgehaalde 'uitkomsten participatie' blijkt dat voor de Bemuurde Weerd Oostzijde minder parkeerplaatsen acceptabel zijn als daarvoor een alternatief wordt geboden. In het huidige schetsontwerp is het mij onduidelijk wat dit alternatief is, voor de beoogde 33 op te heffen parkeerplekken?

Aantal parkeerplaatsen Bemuurde Weerd Oostzijde: het aantal parkeerplaatsen op de Bemuurde Weerd Oostzijde wordt teruggebracht van 37 naar 4, wat betekent dat er 33 plekken opgeheven worden. Dit terwijl, zoals toegelicht op de inloopbijeenkomst, de huidige parkeerplekken in de tellingen van het projectonderzoek vooral door bewoners gebruikt worden. Dit betekent dat veel bewoners in de Bemuurde Weerd Oostzijde met een parkeervergunning tijdens en na de herinrichting naar een andere parkeerplek op zoek moeten. Gezien een groot deel van de 37 plekken vaak in gebruik is, vind

ik het zeer impactvol dat hiervoor maar 4 plekken overbleven. Ik wil daarom graag verzoeken om een aanzienlijk groter aantal parkeerplaatsen aan de Bemuurde Weerd Oostzijde te behouden.

Betaald parkeren Bemuurde Weerd Oostzijde: op zondag is het momenteel vrij parkeren in de Bemuurde Weerd Oostzijde. Om het in de toekomst beperktere aantal parkeerplaatsen op zondag minder aantrekkelijk voor bezoekers t.o.v. bewoners te maken, kan betaald parkeren voor bezoekers ook op zondag worden ingevoerd.

Laden/lossen Bemuurde Weerd Oostzijde: in het huidige schetsontwerp is het mij onduidelijk hoe en waar het laden en lossen voor bedrijven in de Bemuurde Weerd Oostzijde beoogd is? In het verlengde daarvan vraag ik me hetzelfde af voor verhuizen, nu het in het nieuwe ontwerp niet langer mogelijk is om een verhuswagen aan de straat voor de deur te parkeren?

Knooppunten 'fietsnelweg' route: in het schetsontwerp bevinden zich aan de Bemuurde Weerd Oostzijde een belangrijke entree en twee belangrijke knooppunten. In de toelichting van het schetsontwerp staat het volgende: *"Op strategische plekken zoals bruggen en kruisingen onderzoeken we in het vervolgtraject hoe we op deze plekken fiets-vertragende maatregelen kunnen treffen. Te denken valt aan het verbreden van een plantvak of sturende keuzen in de verharding, zoals een inritconstructie. Specifiek gaat dit om de entrees naar het gebied, zoals de kruising Weerdsingel Oostzijde-Hopakker en de kruising Stenenbrug-Bemuurde Weerd Oost- en Westzijde. Deze laatste stemmen we af met de plannen en uitvoering van de Fietsroute om de Noord, die over de Stenenbrug voert. We gaan ook kijken bij de Weerdbrug en de voetgangersbrug over de sluis of we daar het verblijfskarakter nog meer kunnen accentueren."*

De Bemuurde Weerd Oostzijde wordt, ondanks het huidige autoverkeer, nu al vaak als fietsnelweg tussen Noord en Centrum gebruikt. Wanneer de eerste fase van het project zich toelegt op het autoluw maken van de Bemuurde Weerd Oostzijde, terwijl de strategische plekken voor fiets-vertragende plekken pas in het vervolgtraject onderzocht zullen worden, nodigt dat uit om de Bemuurde Weerd Oostzijde als hoofdfietsroute te blijven en gaan gebruiken. Dit terwijl een uitgangspunt van het schetsontwerp is dat er 'door het gebied Weerdsluis geen hoofdfietsroute loopt; de hoofdfietsroutes lopen om het gebied heen'. Hoe wordt dit bewerkstelligd na het opleveren van fase 1, wanneer de belangrijke entree en belangrijke knooppunten van het gebied Weerdsluis niet in fase 1 van het project vallen?

Geveltuinen Bemuurde Weerd Oostzijde: in het schetsontwerp is ruimte opgenomen voor geveltuinen in het profiel voor de Bemuurde Weerd Oostzijde. Wat is de procedure, als huurder van een bovenverdieping aan de Bemuurde Weerd Oostzijde, om deze tijdens herinrichting aan te (laten) leggen? Welke bewoner(s), (begane grond) / VVE kunnen dit aanvragen en hoe gaat dit in zijn gang?

Antwoord reactie 12

Wat betreft de parkeerplaatsen Bemuurde Weerd Oostzijde wordt ingezet op een aantal alternatieven:

- In het rayon Vogelenbuurt wordt het aantal uit te geven vergunningen verlaagd zodat de verhouding tussen vraag (aantal vergunningen) en aanbod (aantal parkeerplaatsen) op gelijk niveau blijft. U kunt elders in het rayon parkeren waarbij de parkeerdruk ongeveer gelijk blijft.
- We werken aan een uitbreiding van het aanbod van deelmobiliteit. Zo zijn recent hubs voor deelauto's en deelfietsen geopend ten zuiden van de Van Asch van Wijcksbrug en in Zijdebalen.
- Als alternatief voor parkeren op straat kan gebruik worden gemaakt van parkeergarage De Grifhoek, waarvoor ook een probeerregeling wordt aangeboden. Ook onderzoeken we nog de mogelijkheid om een aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage Jan Meijenstraat te mogen aanbieden aan niet-binnenstad-bewoners.

We zetten in op het bieden van een aantrekkelijke omgeving om te wandelen en te fietsen om zo te zorgen dat bezoekers van de omgeving Weerdsluis vaker gebruik maken van deze vervoerswijzen en dus minder met de auto komen. Bij een aantrekkelijke omgeving hoort minder autoverkeer en minder parkeren. De ambitie is om het aantal parkeerplaatsen in de gehele stad te verminderen met 0,5% tot 1% per jaar. Rondom de Weerdsluis verwijderen we parkeerplaatsen om ruimte te creëren voor groen

en verblijfsruimte, en om de omgeving aantrekkelijker te maken met beter zicht op het water en de sluis. Daarom gaan we niet in op uw verzoek om meer parkeerplaatsen te behouden. De optie van betaald parkeren ook op zondag willen we intern verkennen. In de uitwerking van het ontwerp voor fase 1 bekijken we de mogelijkheid voor laad- en losplekken voor verhuizen, bevoorrading etc.

In de uitwerking van fase 1 onderzoeken we de genoemde mogelijkheden om doorgaande fietsers te ontmoedigen door middel van fietsvertragende maatregelen en door aanpassingen aan de entrees van het gebied. We proberen zoveel als mogelijk in fase 1 bij de entrees naar het gebied en in het gebied helder te maken dat de fietser zijn gedrag moet aanpassen aan de omgeving en aan de voetgangers.

Een geveltuin wordt alleen aangelegd met toestemming van en in overleg met de bewoner/eigenaar van een pand. In het geval van meerdere appartementen in een gebouw, zoekt de gemeente toestemming bij de VvE. De vraag voor toestemming voor een geveltuin stellen we via een bewonersbrief voorafgaande aan de werkzaamheden.

Reactie 13 (Fietzersbond afdeling Utrecht)

Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om te reageren op het schetsontwerp voor het project Weerdsluis en omgeving. We hebben als lid van de klankbordgroep meegedacht over de verschillende onderdelen van het plan om deze plek in te richten als verblijfsgebied.

Opzet van de klankbordgroep

We willen de gemeente een compliment maken voor de gekozen opzet van de klankbordgroep, met een vertegenwoordiging van onder meer bewoners, ondernemers en belangenorganisaties. In de overleggen met de klankbordgroep zijn de verschillende belangen ingebracht en de vertegenwoordigers van de verschillende belangen zijn met elkaar in gesprek gegaan. Deze werkwijze biedt inzicht in de deelnemers dat de gemeente een afweging maakt van de verschillende belangen en dat het onmogelijk is om aan alle uiteenlopende belangen tegemoet te komen. We gaan er vanuit dat in de reactienota en in de andere documentatie over het project transparant naar voren komt welke belangen in beschouwing zijn genomen en welke afweging van de onderscheiden belangen is gemaakt.

In het verblijfsgebied staat de voetganger op één

De stad Utrecht groeit: er wonen en werken steeds meer mensen. Om die groei het hoofd te bieden, vergroot de gemeente het gebied met voorzieningen. Dat doet ze door de binnenstad uit te klappen "over de Singel heen". Dat deed ze eerder al onder meer door het gebied rondom de Ooster- en Westerkade verblijfsgebied te maken en met de huidige ontwikkelingen van het Beurskwartier. Met het project omgeving Weerdsluis doet ze nu iets vergelijkbaars aan de noordkant van het Singelgebied. Die keuze leidt er toe dat er in het gebied (net als bij de Ooster- en Westerkade) minder ruimte is voor de fiets: de fiets is er te gast en er wordt zelfs gedacht over fietsvertragende maatregelen. We vinden dat jammer, maar we snappen de afweging wel. Gelukkig wordt het niet verboden om er te fietsen, zoals in een aantal straten van het voetgangersgebied binnen de Singels. Toegankelijkheid van het gebied voor fietsers is met name voor mensen die minder goed ter been zijn erg belangrijk.

Goede verbindingen voor de fiets om het Weerdsluisgebied heen

In de ontwerptoelichting wordt het doel van het project uit het startdocument aangehaald. Het doel is (onder meer) om in het gebied een prettig verblijfsklimaat te bieden in combinatie met goede noord-zuid en oost-west verbindingen voor voetgangers en fietsers. De hoofdfietsroutes lopen volgens de ontwerptoelichting om het gebied heen, dat betreft de noord-zuid routes Oudenoord en Hopakker en oost-west routes Kaatstraat – Stenenbrug – Adelaarstraat en Van Asch van Wijckskade en Nieuwekade. Op ieder van deze routes gaan we hieronder in.

Hopakker

De Hopakker voldoet wat ons betreft aan eisen van een hoofdfietsroute. Zeker als bij de realisatie van de Fietsroute Om de Noord (FON) het verkeerslicht bij de kruising met de Adelaarstraat wordt weggehaald, zoals dat beschreven staat in het plan voor FON.

Oudenoord

De Oudenoord is (met de Weerdsingel Westzijde) een vreselijk verkeersriool, waar fietsers richting binnenstad veel vertraging oplopen bij de verkeerslichten bij de Monicabrug. Bewoners van de Weerdsingel Westzijde hebben ons meermaals gevraagd om er bij de gemeente op aan te dringen om haast te maken met plannen voor een andere, fietsvriendelijker inrichting van deze straat. We begrijpen dat dat buiten het bereik van het plan voor de Weerdsluis ligt, maar vanuit de doelstelling van het project voor goede fietsverbindingen om het gebied heen willen we dit toch bij u onder de aandacht brengen.

Kaatstraat – Adelaarstraat

De route Kaatstraat – Stenenbrug – Adelaarstraat is onderdeel van de Fietsroute Om de Noord (FON). Voor FON werkt de gemeente aan een definitief Voorlopig Ontwerp (VO). We hebben in november 2024 een reactie opgesteld op het concept VO voor FON, waarin we een aantal grote zorgen hebben uiteengezet. We gaan er vanuit dat de gemeente welwillend kijkt naar onze opmerkingen, met het oog op het vergroten van de aantrekkelijkheid van de route Kaatstraat – Adelaarstraat, om daarmee fietsers te verleiden het Weerdsluisgebied te vermijden. Het kan toch niet zo zijn dat in wereldfietsstad nummer 1 het Weerdsluisgebied minder aantrekkelijk gemaakt wordt voor fietsers en de herinrichting van FON niet leidt tot een substantiële verbetering van de veiligheid?

Nieuwekade

De Nieuwekade maakt onderdeel uit van het plan voor de Weerdsluis. Fijn dat de rijbaan hier versmald wordt en dat er meer groen komt. We missen echter maatregelen aan de Nieuwekade om de oost-west fietsverbinding te verbeteren. We willen graag dat fietsers tussen enerzijds de Weerdsingel Oostzijde en anderzijds de Daalsesingel (en vice versa) goed bediend worden. Voor deze fietsers betekent de route via FON een te grote omrijafstand. Zij kunnen verleid worden via de binnenkant van de Singel te fietsen, via de Van Asch van Wijcksbrug, Van Asch van Wijckskade, Nieuwekade en dan via de Monicabrug naar de Weerdsingel Westzijde of, de Nieuwekade vervolgend, naar de Paardenveldbrug met mogelijke aansluiting naar de Knipstraat richting Lombok. De oversteek over de Daalsesingel is op dit moment nog niet erg aantrekkelijk, maar we verwachten een forse verlichting van de verkeersdruk door de aanstaande knip in de Catharijnesingel. Mogelijk worden de verkeerslichten bij de kruising van de Daalsesingel x Paardenveldbrug x Knipstraat dan helemaal overbodig.

We geven nog een paar overwegingen bij het voorstel van de gemeente voor de Nieuwekade:

> Om deze door de gemeente voorgestelde oost-west route voor fietsers aantrekkelijk te maken, moet de kruising van de Nieuwekade met de Jacobsstraat bij de Monicabrug worden verbeterd. Fietsers moeten hier veilig en vlot kunnen oversteken. De oversteek van de Jacobsstraat wordt bemoeilijkt door de bussen op de Jacobsstraat. Het zal niet eenvoudig zijn hier een vlotte en veilige uitwerking voor fietsers te realiseren, we vragen de gemeente om hier een goede oplossing te realiseren.

>De Weerdsingel westzijde is voor fietsers niet aantrekkelijk. We hebben eerder met bewoners van de Weerdsingel-westzijde gesproken over hun wensen om het autoverkeer te verminderen en over de mogelijkheden voor een andere inrichting van de Weerdsingel westzijde. We zouden blij zijn met een fietsvriendelijker inrichting van de Weerdsingel-westzijde. Gezien de huidige verkeersdruk en de bomen die niemand wil kappen (wij ook niet), zien we geen mogelijkheid om de route van de Amsterdamsestraatweg naar de Monicabrug veilig te krijgen. Daarvoor is eerst een sterke reductie van het autoverkeer noodzakelijk. Het fietspad de andere kant op, van Oudenoord naar de Amsterdamsestraatweg kan wel worden verbreed.

>Bij de uitwerking van het plan voor park Paardenveld hebben we de gemeente gevraagd om een nieuwe brug te maken over de Singel, aansluitend op de Daalsesingel, tussen de kruisingen van de Daalsesingel met de Daalse tunnel en de Amsterdamsestraatweg. De brug sluit aan op de route vanaf de Monicabrug via de Nieuwekade naar het park. Die brug was er vóór het dempen van de Singel ook, in de vorm van de Molenbrug. Hiermee wordt fietsers de mogelijkheid geboden om de Weerdsingel-westzijde te mijden en via de Nieuwekade (of de Waterstraat) te rijden. We zijn blij met het voornemen van de gemeente om, in het kader van de maatregelen voor de omgeving Weerdsluis, de Nieuwekade

te versmallen en te vergroenen. We willen dat de gemeente dit niet alleen doet voor het deel van de Nieuwekade tussen de Zandbrug en de Monicabrug, maar ook tussen de Monicabrug en Park Paardenveld.

Weerdsluisgebied

We willen dat bezoekers van de voorzieningen in de omgeving van de Weerdsluis zoveel mogelijk te voet of op de fiets komen. De fiets maakt het mogelijk dat ook inwoners vanuit de wat verder weg gelegen wijken de voorzieningen gemakkelijk kunnen bezoeken. Daarom vragen we de gemeente om het voor fietsers zo gemakkelijk mogelijk te maken om in het Weerdsluisgebied te komen en hun fiets veilig te stallen.

Fietsen op de Bemuurde Weerd oostzijde

De Bemuurde Weerd oostzijde is een onmisbare schakel in het fietsnetwerk: essentieel onderdeel van de doorgaand fietsroute langs de Vecht tussen het centrumgebied en Overvecht en een aantrekkelijke fietsroute naar Ondiep en Zuilen. We zijn het stellig oneens met bewoners waar zij ervoor pleiten om fietsers te weren van de Bemuurde Weerd oostzijde. We willen dat alle fietsers in het Weerdsluis gebied welkom blijven. Als deze route minder bruikbaar zou worden, dan zijn eerder gedane investeringen in het verbeteren van de fietsroutes langs de Vecht (aan de oostzijde o.a. Zandpad en Vechtdijk, aan de westzijde o.a. Zeedijk, Hogelanden WZ., Pompoenstraat) voor niets geweest. We zijn er van overtuigd dat de ruimtelijke kwaliteit van de Bemuurde Weerd oostzijde sterk verbeterd als auto's daar niet meer geparkeerd kunnen worden en doorgaand autoverkeer onmogelijk wordt gemaakt. Als gemotoriseerd verkeer toegestaan blijft op de Bemuurde Weerd oostzijde willen we er voor pleiten om de snelheid van dat verkeer te verlagen door een slingerend profiel te realiseren, bijvoorbeeld door bloembakken te plaatsen.

Bewoners van de Bemuurde Weerd oostzijde geven aan dat ze zich zorgen maken over de hoge snelheid waarmee fietsers op de Bemuurde Weerd oostzijde rijden, waarbij ze aangeven dat dit met name bezorgfietsen betreft. Die zorgen kunnen we invoelen, zeker met de groeiende verschillen in snelheid tussen tweewielers door e-bikes, fatbikes en speed pedelecs. Maar uit ongevallencijfers komt naar voren dat de kans dat fietsers ongevallen veroorzaken waarbij slachtoffers vallen vrijwel nihil is. Goed nieuws voor de bewoners en voor ons is dat flitsbezorging op haar retour is; in het voorjaar van 2024 werd bekend dat Getir en Gorillas zich terugtrekken uit Nederland. Gorillas heeft nog een vestiging aan de Westerdijk, om de hoek bij de Weerdsluis, maar die zal dus verdwijnen, waarmee ook de overlast zal verdwijnen.

Een andere categorie overlastgevers op de fiets zijn berijders van fatbikes. Veel fatbikes worden voorzien van een gashandel, waardoor de berijder niet meer hoeft mee te trappen, en ze worden vaak opgevoerd. Dat maakt dat het feitelijk geen e-bikes meer zijn maar illegale brommers. We vragen de gemeente om bij de politie aan te dringen op stevige handhaving op deze nieuwe voertuigen. Opvoeren of installeren van een gashandel is verboden, wij zouden willen dat zo'n illegaal voertuig meteen in beslag genomen wordt als een overtreding wordt geconstateerd. Fatbikes die voldoen aan de geldende regelgeving zijn gewoon e-bikes en zijn wat ons betreft gewoon welkom op de Bemuurde Weerd oostzijde.

Voor racefietsers, speed pedelec rijders en andere haastige fietsers is de omgeving van de Weerdsluis geen aantrekkelijke route. Vanwege het karakter van verblijfsgebied en de klinkers mijden zij routes via de Bemuurde Weerd OZ en WZ. We weten uit diverse onderzoeken dat de meerderheid van deze snelle fietsers dit soort routes mijdt en via voor hen aantrekkelijke alternatieve routes rijdt.

Bemuurde Weerd westzijde

We zijn blij met het voornemen van de gemeente om op de Bemuurde Weerd westzijde meer ruimte te maken voor fietsparkeren. Dat zal ten koste gaan van autoparkeerplaatsen. De behoefte aan meer fietsparkeerplekken is groot, met name bij Ekko, maar ook meer ten noorden daarvan zien we veel fietsen die bij (of aan) het hekwerk langs de sluis, waarvoor we graag zien dat die een fietsenrek krijgen.

Ten slotte

We lichten desgewenst onze ideeën over de herinrichting van de omgeving Weerdsluis desgewenst graag toe. We zien uit naar de reactienota en blijven graag betrokken bij het vervolg van het proces.

Antwoord reactie 13

Dank voor uw compliment over de opzet van de klankbordgroep. Wij zullen ons best doen om de verschillende belangen inzichtelijk te blijven maken en in ons voorstel zichtbaar te maken hoe we de belangen hebben afgewogen.

Dank ook voor uw begrip over de positie van de fiets rondom de Weerdsluis: de fiets te gast. Inderdaad denken we over fietsvertragende maatregelen, vooral om te zorgen dat snelle fietsers als speedpedelecs, bezorgfietsen en fatbikes zich ook te gast gedragen en hun snelheid aanpassen aan de omstandigheden en de drukte.

We herkennen uw aandachtspunten voor de hoofdfietsroutes om het gebied heen. We zullen deze betrekken bij ons fietsprogramma. In het project Fietsroute om de Noord besteden we aandacht aan de entrees naar de Bemuurde Weerd. Uw reactie op het VO Fietsroute om de Noord wordt in dat project van een antwoord voorzien. De oversteek van de St. Jacobsstraat (Nieuwekade) heeft onze aandacht, maar is zoals u aangeeft niet makkelijk te verbeteren. Dat geldt ook voor de Weerdsingel Westzijde. Verbetering daarvan hangt samen met enerzijds de knip Catharijnesingel en anderzijds de maatregelen bij het Lombokplein. Deze activiteiten vallen buiten het kader van dit project. Dat geldt ook voor uw voorstel voor een nieuwe brug in aansluiting op de Daalsetunnel. En ook de Nieuwekadewest (tussen Monicabrug en Paardenveld) valt buiten dit project, maar is een logische en wenselijke aansluiting in de fietsstructuur.

De Bemuurde Weerd Oostzijde vraagt een inrichting die past bij uiteenlopend gebruik. We willen fietsverkeer niet weren, omdat er vele momenten in de week zijn dat fietsverkeer hier prima past. Er zijn echter ook momenten in de week en door het jaar dat er hier veel voetgangers zijn, en fietsers zich moeten aanpassen aan andere weggebruikers. Vandaar dat de routes om het gebied heen zo aantrekkelijk moeten zijn dat fietsers bereid zijn daarnaar uit te wijken. Ook de inrichting van de Bemuurde Weerd Oostzijde moet duidelijk maken welk gedrag passend is. We hebben op basis van de reacties (waaronder die van u) nogmaals goed gekeken naar een wenselijke indeling van de straat. Welke bestrating past om aan voetgangers duidelijk te maken dat ze 'op één staan', zonder hier een formeel voetgangersgebied van te maken. We hebben een wijziging in de indeling in het ontwerp opgenomen, zodat voetgangers alle ruimte hebben en andere weggebruikers helder zien dat ze geacht worden hun gedrag aan te passen. In de volgende fase gaan we de entrees naar het gebied detailleren en ook daarbij meenemen dat weggebruikers hun gedrag aanpassen aan medeweggebruikers. Uw suggestie voor een slingerend profiel volgen we niet, wel overwegen we zoals u voorstelt een aantal objecten, bv bloembakken, om de entree naar het gebied te markeren.

We delen met de bewoners en met u de zorgen over de snelle fietsers in dergelijke straten. We zien uit recent SWOV-onderzoek dat de fietssnelheid in absolute zin binnen de kaders blijft. Dat neemt niet weg dat een e-bike/fatbike of speed pedelec met 30km/uur hier niet passend voelt. Met de aanpassing van de inrichting en het plaatsen van objecten hopen we snelle fietsers te verleiden om het gebied heen te fietsen. En om zich aan de omgeving aan te passen wat snelheid betreft.

Reactie 14

Beste mensen van Projectteam Weerdsluis en Wijkbureau Noord-Oost

Hoe mooi en gezellig uw schetsontwerp ook mag lijken, sinds ik dit plan vorige week ontving maak ik mij grote zorgen. Ik heb er zelfs slapeloze nachten van.

Ik woon reeds ruim 24 jaar in de directe omgeving. Tot op heden is het mij vrijwel altijd gelukt om, vlakbij huis, een parkeerplaats voor mijn autootje te vinden; ook omdat ik sinds 2000 een parkeervergunning heb voor de gehele Vogelenbuurt.

Dat ik vlakbij huis mijn autootje kan parkeren is voor mij van zeer groot belang. Ik ben namelijk, sinds 2008, door een handicap slecht ter been geworden; bovendien ben ik longpatiënt.

Ik kan daarom niet ver lopen of 'gezellig een rondje wandelen'.

Ik ben compleet afhankelijk van mijn auto om boodschappen te doen; mijn vuilnis weg te brengen (nodig sinds het niet meer opgehaald wordt - de zakken zijn te zwaar om ze lopend naar de vuilcontainers verderop te brengen) om naar mijn werk te gaan, mijn huisarts of fysiotherapeut te gaan enz enz.

Openbaar vervoer is voor mij een "no-go" en in de binnenstad kom ik nauwelijks nog ... het is voor mij allemaal te ver lopen; al helemaal als ik met (te) zware tassen terug naar huis zou moeten sjouwen. Een fiets heb ik niet en had ik die wel, dan is dat nog steeds geen adequate oplossing voor mijn vervoersproblemen

Dankzij het feit dat ik de beschikking heb over mijn auto, in mijn directe woonomgeving, ben ik nog niet in een totaal isolement terecht gekomen.

Met het plan dat u voorstelt dreigt dat nu wel te gebeuren. En dat baart mij enorm veel zorgen en ik slaap er niet van. (Hoe moet dat nou, als dit plan doorgaat?!)

Ik lees namelijk in uw plannen dat met het 'opleuken' van de buurt er RUIM 30 PARKEERPLAATSEN verwijderd gaan worden. Ruim 30 parkeerplaatsen die voornamelijk gebruikt worden door bewoners! Bewoners die weten dat het wel meevalt met het "rommelig en druk" zijn hier; bewoners die weten dat "gezellig een ijsje eten" (van Il Mulino) alleen kan van april tot oktober, bewoners die hun "vrienden ontmoeten" achter hun eigen voordeur; bewoners die weten dat er met dit plan geen extra "goed zicht op het water, het groen en de unieke, monumentale Weerdsluis zelf" zal ontstaan - Dat zicht wordt namelijk belemmerd door de bomen! En zo fraai is die Weerdsluis nu ook weer niet dat daarvoor het woongenot opgegeven dient te worden. Om over de bedrijven die hier hun bedrijvigheden hebben nog maar te zwijgen.

Het woon- en werkgenot wordt door dit plan behoorlijk geminimaliseerd.

Het lijkt allemaal zo mooi, leuk, veilig en aardig... maar de recreatieve, toeristische vakantiesfeer die u schetst is slechts en ten dele relevant en voor een beperkt aantal dagen per jaar; als het mooi weer is. (voor de aardigheid heb ik even opgezocht hoeveel "mooie dagen" Utrecht had in 2024... dat waren er 65 (van de 365!) 65 dagen "mooi weer" houdt in: dagen met een temperatuur van 20 graden of meer. En dit waren zeker niet allemaal droge dagen! U herinnert zich vast dat we vanaf september 2023 tot en met juni 2024 overwegend regenachtige dagen hebben gehad.

Kortom, het leeuwendeel van het jaar gaat uw plan niet voor het geschetste plezier zorgen.

Momenteel en buiten de zonnige vakantiedagen vaart er geen bootje, is een ijsje eten er niet bij, regent het weer pijpenstelen en zal er niemand op de steiger zitten om vrienden te ontmoeten of te genieten van het groen-dat er ook niet bepaald is, in de herfst en winter- en de monumentale sluis; behalve dan misschien de daklozen die, na 22uur, hun nachtopvang kunnen vinden in de Kaatstraat.) Ook hebben we al een mooie entree naar de binnenstad; dat is de Hopakker namelijk al.

"Dan zet u uw auto toch verderop in de buurt" zou u kunnen tegenwerpen.

Welnu, met de plannen "Fietsroute om de Noord" worden ook in de rest van de Vogelenbuurt parkeerplaatsen verwijderd. Dus ook daar zal nóg minder parkeergelegenheid zijn.

Bovendien is een parkeerplekje in 'de rest van de Vogelenbuurt' voor mij al te ver lopen. Als dat plekje in de Vogelenbuurt al te vinden is, want er moeten pakweg 50 auto's extra geparkeerd gaan worden als ze op de Bemuurde Weerd, de Hopakker (daar pop-up-fietsstallingen - die overigens leeg bleven) en de Adelaarstraat verdwijnen.

Er is reeds gevraagd, in het kader van de fietsroute om de Noord, of mensen hun vergunning willen inruilen voor een plek in een parkeergarage. Ook dit is voor mij e.v.a. geen optie!

Het is zeer onpraktisch en veel te ver van mijn huis vandaan.

En als mensen hun auto niet nodig hadden, dan hadden ze hem wel weggedaan. En als mensen hun auto niet liefst voor hun woning zouden parkeren, dan hadden ze hem wel aan de rand van de stad gezet. Maar dat is dus niet het geval.

Een ander punt is dat de kosten voor mijn parkeervergunning wederom verhoogd zijn. Ik ga nu zo'n 380 euro per jaar betalen voor een parkeerplaats die er dadelijk niet eens meer is!

Hoe gaat u dat dan compenseren?

Mijn isolement, zorgen en stress worden ook groter door uw plannen, omdat mijn vrienden en familie dan niet meer bij mij op visite kunnen komen omdat zij hun auto's niet meer zullen kunnen parkeren.

Ze wonen allemaal buiten Utrecht en ook voor hen (ik denk vooral aan mijn bejaarde ouders) is het OV geen optie.

Of ik stel mij voor hoe het zal zijn als ik in de winter naar mijn werk moet. Ik moet op werkdagen 's morgens heel vroeg de deur uit, in het donker in de wintertijd, en ik heb al geregeld meegemaakt dat het gevroren heeft of dat er sneeuw ligt. Als ik dan eerst 10 -15 minuten door het donker moet "lopen" om bij mijn dichtgevroren auto te komen, om vervolgens nog sneeuw en/of ijs te verwijderen... ik ga gegarandeerd te laat op mijn werk komen. Het kost allemaal veel te veel tijd.

En waar het nu iedere keer al stressvol is, me te moeten afvragen of ik wel "een parkeerplaats vlakbij vind, als ik dadelijk thuis kom," , daar voorzie ik nog meer stress, ongemak en ongenoegen ontstaan als uw plannen doorgaan als geschetst. Want wat moet ik nu als ik nergens in de Vogelenbuurt nog een parkeerplaats vind?

Ik heb hierom ook nagedacht over een oplossing waarbij de parkeerplaatsen grotendeels behouden kunnen blijven, zonder daarmee de rest van uw plannen geweld aan te doen:

Een egale bestrating, zonder de huidige stoepranden, lijkt mij een heel goed idee.

De geveltuintjes naast de ingangen van de panden kunnen ook ingericht worden.

Als de steiger doorgetrokken wordt zodat het onderdeel wordt van het wandelrondje, prima idee! Dan is het extra wandelrondje bovenop de Weerdsingel niet nodig, (wat weer scheelt in de kosten en daarvan kan dan de steiger verlengd worden) En dan kunnen de recreatieve wandelaars en toeristen vanaf de steiger naar de bootjes kijken, de monumentale sluis zien en gezellig een ijsje eten. (mits het weer en de vrije tijd het toelaten, die paar weken per jaar)

Als op die verlengde steiger dan de ook nog de geplande bankjes worden geplaatst, wordt aan het door u omschreven genot volledig voldaan.

Ook zou u de plantenbakken, die op de huidige parkeerplaatsen zijn gepland, naar die wandelsteiger kunnen verplaatsten.

(Vraag een autobezittende bewoner: 'wat heeft u liever, uw auto of een bloembak voor de deur?' dan vermoed ik dat de meeste mensen zullen kiezen voor die parkeerplaats.

De bloembak ; "Het groen" hebben we dan immers al náást de deur en tegen de gevel! En de bomen staan er nog, al zijn die nu niet meer groen)

De parkeerplaatsen tussen de Weerdbrug en de sluis kunnen gewoon blijven (tussen de bomen kun je immers geen wandelpad maken noch deze verbeteren)

Voor het meest zuidelijke stukje van de Weerdsingel OZ; het gedeelte tussen de Asch van Wijcksbrug en de Weerdbrug zouden schuine parkeerplaatsen ingericht kunnen worden, zoals dat langs de Maliebaan het geval is. Er is dan nog genoeg ruimte over, op die slechts 50-60 meter straatlengte, voor een wandelaar - en/of een auto en/of fiets te gast.

Extra fietsenstallingen zullen daar niet tot nauwelijks gebruikt gaan worden, want ook de fiets hebben bewoners hier het liefst in het zicht, voor de deur, staan als deze niet binnenshuis of 'achterom' geplaatst kan worden. (Dat weet ik, ik woon hier immers al heel lang.)

Zo weet u ongetwijfeld ook dat het fietsen parkeren op de Neude, in de speciaal daarvoor ingerichte stalling, geen succes geworden is en dat mensen hun fiets, eventueel aan de hand, meenemen tot zo dicht mogelijk bij hun bestemming. Hier is dat niet anders.

Ook de pop-up-fietsenstallingen die u tot nu toe ter proef heeft geïnstalleerd zijn nauwelijks gebruikt. De stalling die u op de hoek van de Asch van Wijcksbrug- Weerdsingel OZ heeft gepland kan dan beter als een parkeerplaats ingericht worden; eventueel met een laadpaal voor de - niet zo milieuvriendelijke - elektrische auto's.

Ik hoop dat u allen deze brief, die voor mij een ware noodkreet is, goed doorleest en grondig analyseert en afweegt, zodat u de huidige plannen voor deze buurt -althans wat dit gedeelte betreft - zult wijzigen en aanpassen.

De door u gesuggereerde voordelen wegen m.i. namelijk geheel niet op tegen de grote nadelen. Welzijn en welbevinden van mijzelf en de mensen in mijn buurt ondervinden schade als dit plan uitgevoerd gaat worden.

Antwoord reactie 14

Wij vinden het vervelend dat u zich zorgen maakt over de plannen. Wij kunnen uw zorgen niet wegnemen, maar we proberen hierna zo goed mogelijk recht te doen aan uw reactie.

Er verdwijnen parkeerplekken in de buurt als gevolg van dit project en andere projecten. De gemiddelde parkeerdruk binnen het rayon Vogelenbuurt blijft echter naar verwachting nagenoeg gelijk, omdat er ook minder nieuwe parkeervergunningen worden uitgegeven. We zijn sinds een aantal jaren bezig om het vergunningenplafond te verlagen. In de hele stad willen we per jaar tussen 0,5% en 1% van de parkeerplaatsen opheffen, dat gaat om ca 1000 parkeerplaatsen per jaar. We verlagen het vergunningenplafond zodat huidige vergunninghouders een gelijke kans behouden op het vinden van een parkeerplaats in het rayon. Nieuwe aanvragen voor een vergunning moeten langer wachten. We verlagen het aantal uit te geven vergunningen totdat er evenwicht is tussen vraag (aantal vergunningen) en aanbod (aantal parkeerplaatsen).

We begrijpen dat het niet voor iedereen een aantrekkelijk alternatief is om te parkeren in een garage, zoals de garage De Grifthoek. Een deel van de bewoners zal dit echter wel aantrekkelijk vinden. In een garage parkeer je veilig en droog en is gegarandeerd plek. Als de bewoners die dit willen voor deze optie kiezen, ontstaat er meer ruimte op straat voor wie op straat wil (blijven) parkeren.

Uit uw reactie begrijpen we dat u afhankelijk bent van uw auto vanwege uw lichamelijke conditie. Mogelijk komt u in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerplaats: een gereserveerde parkeerplek op kenteken dicht bij uw woonadres. Op de website van de gemeente Utrecht leest u hier meer over en kunt u deze aanvragen.

De reden van de aanpak van de openbare ruimte is gelegen in de groei van de stad en de groei van het aantal bezoekers en gebruikers. Deze groei zal de komende jaren doorgaan. We zien dat de omgeving rond de sluis op bepaalde momenten druk is. Dit zal steeds vaker voorkomen en willen we graag in goede banen leiden. We willen dat dit mooie stukje stad er netjes bij ligt en goed gevonden en gebruikt wordt, en voelt als deel van de binnenstad. Zodat de sluisomgeving bijdraagt aan het spreiden van bezoekers en gebruikers van de stad.

U stelt voor om op straatniveau geen extra ruimte te maken voor de voetganger, omdat er op de verlengde steiger al ruimte gemaakt wordt. Wij zien dit als twee verschillende onderdelen. De verlenging van de steiger is bedoeld om verblijfsruimte te maken die, zoals u ook aangeeft, vooral met mooi weer gebruikt wordt. De steiger is niet voor iedereen toegankelijk, omdat men deze via een trap moet bereiken. Voor de doelgerichte voetganger, die onderweg is van A naar B, is het niet logisch om via de steiger te lopen. Op straatniveau maken we ruimte voor alle voetgangers, zowel de doelgerichte als recreatieve. Op dit moment is er op straat weinig ruimte voor voetgangers.

U stelt voor om de plantenbakken, die op de huidige parkeerplaatsen zijn gepland, naar de wandelsteiger te verplaatsten. Het gaat hier echter niet om plantenbakken, maar om vakken met planten in de vaste grond. Planten in vaste grond kunnen beter groeien en hebben daardoor meer kwaliteit. De Bemuurde Weerd Oostzijde ligt in een versteend deel van de stad, daarom willen we meer groen toevoegen. Het gebied gaat zo beter aansluiten op de rest van het Singelpark.

U stelt voor om op het gedeelte van de Weerdsingel Oostzijde tussen de Van Asch van Wijcksbrug en de Weerdbrug schuine parkeerplaatsen aan te leggen. Op dit gedeelte willen wij de parkeerplekken aan de waterkant opheffen, zodat het groene talud met wandelpad versterkt kan worden. Er is onvoldoende ruimte om hier haakse parkeervakken aan te leggen.

U betwijfelt of extra fietsenrekken nut hebben. Wij zien dat er een behoefte is aan meer fietsparkeerplekken in het gebied. Momenteel staan er vaak fietsen her en der tegen de hekken. Door meer stallingsruimte te voorzien verwachten we minder rondslingerende fietsen in het gebied.